

7 rue Major Martin - 69001 LYON

pour la cité humaine - les droits du piéton

Association déclarée à la Préfecture du Rhône

Date : 1er décembre 2011
Mise à jour :
Rédacteur : Yves Gascoin
Tél. 04 78 54 09 97 - Courriel :
<yves.gascoin@club-internet.fr>

Conseil de développement du Grand Lyon
Groupe de travail "Alerte Vélo !"
Contribution de notre association

Objet de la présente note

Notre association milite pour le développement de la marche à pied (mode principal de déplacement en ville) et des transports collectifs, son complément naturel. Elle recherche l'évolution de la cité dans un sens plus pratique et plus humain, dans l'intérêt de ses habitants et usagers. Ces objectifs sont cohérents avec le Plan des Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Lyon.

A ce titre, nous voulons préserver la liberté d'aller et venir à pied, partout dans la ville, dans des conditions sûres, confortables et, si possible, agréables, avec une attention particulière pour les personnes les moins valides.

La présente note constitue notre contribution au groupe de travail« Alerte Vélo ! » lancé par le Conseil de Développement du Grand Lyon. Il s'agit de rechercher les moyens d'accélérer le développement de l'usage du vélo comme mode de déplacement à Lyon.

Elle se divise en deux parties :1) Diagnostic 2) Propositions

DIAGNOSTIC

Les qualités du vélo

Les qualités du vélo en ville ne sont plus à démontrer. A peine plus encombrant qu'un piéton (il ne demande qu'un passage de 1 m), il est facile à stationner, économique, le plus rapide de tous les modes de déplacement en ville (pour quelques km), bon pour la santé.

Il a bien sûr quelques inconvénients comme l'inévitable entretien et surtout les risques de vol.

Un contexte institutionnel favorable

A tous les échelons administratifs, des efforts ont été faits depuis au moins une dizaine d'années pour son développement comme mode de déplacement urbain. Cela concerne :

- l'Etat, avec la création d'un coordonnateur interministériel pour l'usage du vélo, l'évolution du Code de la Route comme détaillé plus loin ;
- la Communauté Urbaine avec les dispositions favorables du Plan des Déplacements Urbains en 1997 et sa révision de 2005, la Charte du Vélo en 1997, les plans Modes Doux successifs de 2003 et 2009, les vélos en libre-service Vélo'v en 2005, …

Le vélo et le Code de la Route

Selon le Code de la Route :

- le vélo est un *véhicule* (art. R311-1, § 6.10) et le cycliste un conducteur (art. R431-9) ;

- il ne doit donc pas circuler ailleurs que sur :
  - la *chaussée* (art. R412-7),
  - la *bande cyclable* (art. R110-2), partie de la chaussée qui lui est exclusivement réservée ;
  - la *piste cyclable* (art. R110-2), chaussée spéciale, distincte de la chaussée générale et du trottoir, qui lui est exclusivement réservée aussi ;
  - les *aires piétonnes* (art. R110-2) " *à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons* '' (art. R431-9).

Malheureusement, malgré les travaux du Code de la Rue auxquels notre association a activement participé, il n'y a toujours pas de définition du *trottoir* inscrite dans le Code.

Voici la définition du trottoir proposée par le groupe de travail compétent : « *Partie de la route affectée à la circulation des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement. Sa limite avec toute chaussée est repérable et détectable ».*

Cependant, tout concorde dans divers articles du Code pour une affectation exclusive du trottoir aux piétons et assimilés (art. R412-34, § II). Cette exclusivité n'est d'ailleurs contestée par personne, en particulier par aucune des associations françaises de cyclistes. Le groupe de travail a seulement admis des facilités élargies pour les Rollers qui ne sont toujours pas parues.

Une évolution nationale favorable au vélo

Dans le cadre de l'adaptation du Code de la Route à la ville, la démarche dite du ''Code de la Rue" s'est montrée favorable au développement de l'usage du vélo en ville.

En 2008, une première batterie de mesures a introduit les modifications suivantes :

le principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable a été adopté. L'article R412-6 du Code de la route précise désormais que le conducteur « *doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables* ».

le concept de « zone de rencontre » est créé et défini. Dans ces zones, la circulation est très apaisée. La vitesse est limitée à 20 km/h. Elles sont ouvertes à tous les modes de transport. Mais les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie, y compris en long. Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés.

le double sens cyclable est généralisé aussi bien dans les « zones 30 » que dans les « zones de rencontre » (sauf cas particulier). Il consiste à autoriser la circulation des cyclistes dans les deux sens sur les rues en sens unique. Les gestionnaires avaient jusqu'au 1er Juillet 2010 pour mettre en place la signalisation correspondante et prendre un décret pour les exceptions justifiées.

En 2010, la mesure suivante a été introduite :

possibilité pour les communes, sur demande aux services de l'Etat, d'expérimenter le tourne-à-droite au feu rouge par les cyclistes.

Le Plan des Déplacements Urbains

Pour l'ensemble de la Communauté Urbaine de Lyon, c'est le document d'orientation de référence. Adopté en 1997, puis révisé en 2005, il fait une part importante aux modes doux, notamment au vélo. Il précise que devant les contraintes d'espace de la ville," *les aménagements doivent d'abord satisfaire aux besoins du piéton, puis à ceux des cyclistes et des transports en commun et enfin à ceux de la voiture*''. Cependant, en pratique, le Grand Lyon déroge souvent à ce principe.

La Charte pour l'Usage du Vélo

Adoptée en 1998, elle indique notamment que « *La piste cyclable sur chaussée est l'aménagement préféré des cyclistes vis à vis de leur sécurité …. Elle contribue plus facilement au report modal et est préférable à la piste sur trottoir qui prend la place aux piétons* ».

Elle prend donc nettement position en faveur du ''vélo-déplacement''.

Le Grand Lyon semble avoir perdu de vue son document puisqu'il favorise actuellement le ''vélo promenade", c'est-à-dire les pistes au niveau du trottoir.

Le Plan Modes Doux

Adopté en 2003 et révisé en 2009, c'est un document de programmation pour les aménagements en faveur des vélos. En effet, la partie relative aux piétons ne comporte que des orientations générales, non quantifiées ni programmées.

Il vise à doubler l'usage du vélo pour 2014 (soit 5 % de part modale), puis à le tripler en 2020, notamment par l'extension du réseau cyclable à la cadence de 30 km par an.

Il énumère les divers types d'aménagement : bandes cyclables, couloirs bus élargis, pistes cyclables et doubles-sens cyclables, sans en donner le mode d'emploi.

Il hiérarchise le réseau entre ''réseau cyclable structurant'', sur les grands axes et ''réseau cyclable secondaire'', ailleurs, sans pour autant prendre parti dans le choix des types d'aménagements, que ce soit en général ou selon la classe hiérarchique du réseau.

Les Vélo'v

Mis en service en 2005 à Lyon, pour la première fois à une telle échelle (1ère tranche de 2000 vélos) cette offre de vélos en libre-service a rencontré un très vif succès. Cela en a fait un vecteur incomparable de vulgarisation de ce mode.

En réponse, un assez grand nombre de personnes ont acquis leur propre vélo.

Le coût du vandalisme s'est avéré beaucoup plus important qu'il avait été initialement estimé.

Très grande variété des aménagements cyclables

Le Code de la Route aussi bien que les diverses techniques d'aménagement permettent de réaliser des aménagements extrêmement variés En voici une classification par rapport :

- à la chaussée : soit l'aménagement est une partie de la chaussée générale (bande cyclable), soit c'est une ''petite'' chaussée, distincte de la chaussée générale et exclusivement dédiée au vélo (piste cyclable). Il existe au moins 2 variantes de la bande cyclable qui sont le double sens cyclable où la bande se trouve en sens inverse d'une chaussée en sens unique, le plus souvent étroite, et le couloir bus élargi dans lequel les vélos sont admis ;
- à leur ''altitude''. Si la bande cyclable, par définition, est toujours au niveau de la chaussée, la piste cyclable peut être soit au niveau de la chaussée (et alors séparée par un dispositif, au moins une bordure), soit au niveau du trottoir (+ 15 cm et alors séparée de la chaussée par la bordure de trottoir et séparée du trottoir par un dispositif '' repérable et détectable'' par les déficients visuels), soit encore à un niveau intermédiaire, également encadré par des bordures (aménagement type ''Copenhague'') ;
- aux sens de circulation des cyclistes. Si la bande cyclable comporte toujours un seul sens, celui de la voie adjacente de la chaussée générale, la piste cyclable peut être unidirectionnelle (1,50 m mini) ou bidirectionnelle (3 m)
- au stationnement auto : lorsqu'il existe. La bande cyclable se trouve toujours devant le stationnement. La piste cyclable peut être aussi devant le stationnement (exemple type ''Copenhague'' Bd des Etats-Unis) mais elle se trouve le plus souvent derrière, comme le trottoir. C'est aussi le cas des pistes au niveau du trottoir.

A Lyon, on observe depuis 7 ans la création d'aménagements trop variés, souvent discontinus. Cela déroute surtout les usagers mais aussi les élus et le public. Ce qui se perçoit par exemple lors de réunions publiques car tout cela ne peut pas s'expliquer en quelques mots.

Nous voyons sans cesse des modifications au cours des aménagements successifs qui montrent que le Grand Lyon n'a pas encore arrêté sa doctrine. Citons d'abord la séparation des pistes :

- par rapport à la chaussée adjacente où l'on utilise tantôt des ''boudins'' (rue Rebatel), tantôt des bordures en saillie (quai Pierre Scize, pont Morand) ;
- par rapport au trottoir adjacent avec l'emploi de bordurettes associées à une petite dénivellation (rue de la Part-Dieu), de carreaux émaillés (avenue Jean-Jaurès), de pavés affleurant (rue Frédéric Mistral), de bordures en saillie (mail Bouchut). Il existe aussi des sections avec simple ligne peinte (exemple Bd Pinel) que nous mentionnons pour mémoire, car cela ne convient pas du tout, notamment aux déficients visuels, et doit donc être progressivement résorbé.

De même pour les divers revêtements où des erreurs ont été faites avec des pistes en enrobés grenaillés, entrainant des vibrations sur le vélo, si bien que bon nombre de cyclistes préfèrent rouler sur le trottoir adjacent, plus lisse ! C'est le cas de l'avenue Jean-Jaurès et c'était le projet de la rue Frédéric Mistral que nous avons pu faire rectifier in extremis !

A l'inverse, les berges du Rhône sont une belle réussite : par le simple choix d'un revêtement légèrement rugueux pour la bande piétonnière et parfaitement lisse pour la bande vélos, l'affectation se réalise correctement à 95 %. Cependant, les handicapés moteur demandent maintenant que les trottoirs soient aussi lisses que les pistes, pour le confort des fauteuils. Ce sera le cas dans le 2ème tube du tunnel sous la Croix Rousse (travaux en cours).

Les cyclistes : une population hétérogène

Nous souscrivons à la classification des cyclistes faite par l'association Pignon sur Rue (Laurence Picado), rappelée ci-dessous:

- Type 1 : celui qui ose rouler sur toute chaussée. Il est expérimenté et ne craint pas le voisinage de la voiture. Il roule plutôt vite et pratique le ''vélo-déplacement''. Son aménagement préféré est la bande cyclable, plus sûre dans les intersections et plus roulante ;

<u>Type 2</u> : celui qui ose rouler en circulation apaisée ou au minimum sur des bandes cyclables. Son profil est intermédiaire. C'est le cœur de la population totale ;
<u>Type 3</u> : celui qui n'ose rouler que s'il bénéficie d'aménagements a priori sécurisants (et non sécurisés, le risque zéro n'existant pas.) c'est-à-dire les pistes cyclables, isolées de la circulation auto. A défaut, il préfère circuler sur les trottoirs, en infraction. Il est plutôt débutant et manque donc d'expérience et de pratique. Il pratique plutôt le ''vélo-promenade''. Son aménagement préféré est la piste au niveau du trottoir, le plus loin possible de la voiture, abrité derrière une file de stationnement. Là seulement, il se sent en sécurité, même si celle-ci est moins bonne, dans les intersections, que pour la bande cyclable. Mais il ne le perçoit pas.

On voit donc qu'il existe de grandes différences, ce qui est source de difficultés pour le choix des aménagements.

Depuis 2 ans environ, le Grand Lyon privilégie le ''vélo-promenade'' destiné aux cyclistes du type 3. Ce que nous contestons car les cyclistes débutants sont destinés à devenir des cyclistes confirmés, du type 1.

Voisinage avec les piétons

Dans nos villes, la voiture, par sa masse et sa vitesse, constitue un danger mortel pour les piétons, lors des traversées de chaussée. Comme elle ''nettoie'' tout ce qui se trouve sur la chaussée, les trottoirs sont devenus le refuge de tout le mobilier et autres activités, commerces, etc. Néanmoins, dans la rue, majoritairement affectée à la voiture (circulation et stationnement), les trottoirs restent le seul endroit à peu près sûr et relativement calme. <u>Et donc le refuge des personnes les plus vulnérables.</u>

Ainsi que l'a relevé la Mission parlementaire sur la Sécurité Routière, « *Il est indispensable de conserver au trottoir son caractère de ''sanctuaire'' pour les piétons, tout particulièrement les personnes âgées et les enfants* ».

Or de nouveaux cyclistes, s'estimant en danger sur la chaussée et même sur les bandes cyclables (Type 3), ont trouvé plus commode de s'approprier le trottoir, en infraction au Code de la Route. Comme cette pratique est tolérée par la ville de Lyon, elle s'est fortement développée, au point d'écouler aujourd'hui 16 % du trafic vélo (comptages du Grand Lyon) ! Si cette pratique n'est pas vraiment dangereuse (il y a quand même quelques accidents, plus graves pour les piétons) elle dégrade nettement la vie du piéton (surtout les plus faibles) qui y perd sa tranquillité légitime et l'agrément de ses déplacements. De plus, ces cyclistes, constamment contraints de slalomer entre les piétons, ne progressent qu'assez lentement par rapport aux possibilités de ce mode. Une des raisons qui détourne les cyclistes de type 1 de cette pratique.

Nous mettons en annexe le tract établi en commun par les associations de piétons et de cyclistes réprouvant en commun cette pratique.

Si certains ont pu revendiquer un tel mélange, par référence au Japon par exemple, il n'est plus revendiqué par les associations de cyclistes, comme l'ont montré les travaux du Code de la Rue.

Sur ce point, en imposant dans ses documents (PDU, Plan Modes Doux, …) le principe de «*non mixité* - ou non-nuisance - *entre les aménagements cyclables et piétons* », le Grand Lyon a pris depuis plusieurs années une position non équivoque.

Nous mentionnons en outre le problème particulier des déficients visuels, pour lesquels cette notion de refuge est encore plus importante. Ils ont besoin de pouvoir distinguer (usuellement par une détection à la canne) la piste du trottoir. Sans cela, ils risquent de divaguer sur la piste adjacente avec des risques pour les cyclistes et eux-mêmes. En pratique cela nécessite une bordure (mail Bouchut) ou une petite dénivellation continue de la piste (rue de la Part-Dieu).

Quelques difficultés pour le développement du vélo

On peut citer :

- une circulation très intense, trop rapide qui effraie certains cyclistes
- le stationnement (ou l'arrêt) récurrent sur les pistes cyclables ;
- une mise en place trop lente des aménagements cyclables ;
- des aménagements trop variés, souvent discontinus, des choix techniques parfois discutables (nature des revêtements, type de séparation avec les piétons, …) ;
- le vol et le vandalisme.

Propositions

Définir un petit nombre d'aménagements-types

Le Grand Lyon a maintenant un parc suffisant d'aménagements de tous types. Il doit pouvoir les évaluer, en tirer les conclusions et définir un petit nombre d'aménagements-types : bande cyclable, double sens cyclable, piste au niveau de la chaussée, piste au niveau du trottoir, couloir bus élargi. Ces dernières devront être séparées du trottoir par un dispositif ''repérable et détectable'' par les déficients visuels.

Réaliser des aménagements continus, de grande longueur

Quel que soit le type d'aménagement (piste ou bande cyclable), en travaillant ainsi, on rend le réseau plus clair et donc plus facile d'usage. Exemples réussis : piste du quai Pierre Scize ; bande et voie bus élargie Saxe : Foch.

Plus de bandes, plus vite, et moins de pistes

La place prise par un aménagement cyclable double-sens est relativement indépendante du type de l'aménagement. Elle correspond grossièrement à une file de circulation ou une file de stationnement. Car les trottoirs, déjà été massivement réduits depuis 50 ans au bénéfice de la voiture, ne permettent pas, sauf exception, de nouvelles amputations.

Nous souscrivons également à la proposition de l'association Pignon sur Rue sur la méthode de réalisation.

Plutôt que de créer, à grand frais, des pistes au niveau du trottoir pour satisfaire les cyclistes de type 3, qui sont appelés à les délaisser, lorsqu'ils seront devenus des cyclistes confirmés, nous proposons de centrer le développement du réseau sur les bandes cyclables. Nous y voyons deux avantages :

> pour une même dépense, on fera un linéaire beaucoup plus conséquent, rapidement. D'où un fort effet d'entrainement ;
>
> on captera ainsi les cyclistes de type 2 qui constituent le cœur de la population. On doit parier que les cyclistes de type 3, voyant ces bandes cyclables de plus en plus fréquentées, finiront par s'y essayer et constateront, à l'usage, que cela est beaucoup moins redoutable qu'ils ne le craignaient. Ceci n'est pas une vue de l'esprit : de nombreuses enquêtes ont montré que la pratique du vélo apparaissait d'autant moins dangereuse à ses pratiquants qu'ils en avaient un usage fréquent.

Il sera toujours temps, ensuite, d'observer où se trouvent les trafics les plus importants et de transformer certaines bandes en pistes, sans nouvelle emprise sur la voiture.

<u>Les pistes cyclables devraient être au vélo ce que les autoroutes sont à la voiture</u>.

Calmer les vitesses dans la grande Zone 30, en créer de nouvelles et accélérer la mise en œuvre des doubles sens cyclables

La grande zone 30 ''Perrache- Croix Rousse'' est une coquille vide. Depuis longtemps, un collectif d'associations, dont nous faisons partie, demande qu'on la traite pour réduire physiquement les vitesses, notamment en remplaçant les parcours rectilignes par des parcours sinueux. Ce qui peut se faire, à peu de frais, en redistribuant différemment le stationnement. On amènera ainsi sur la chaussée davantage de cyclistes du type 3, dès qu'ils remarqueront que les vitesses ont baissé.

Nous proposons également que l'on ne se cantonne pas à cette zone principale mais que l'on établisse d'autres Zones 30 dans les cœurs des quartiers qui se prêtent à une telle évolution.

Le fait que dans l'ensemble de ces zones, le double sens cyclable soit la règle (et le sens unique intégral l'exception) contribuera à lancer (ou développer) l'usage du vélo autour de ces noyaux de circulation apaisée.

La ville de Lyon doit accélérer pour résorber le retard qu'elle a pris pour la mise en œuvre. A 100 km, la ville de Grenoble a fait beaucoup mieux.

Expérimenter les ‘'Tourne à droite'' au feu rouge

Nous proposons que le Grand Lyon demande aux services de l'Etat d'expérimenter le tourne-à-droite au feu rouge par les cyclistes.

Cette mesure est certes marginale, mais elle peut aussi constituer un signal, bien reçu par les personnes hésitantes.

Renforcer les contrôles

Pour fonctionner harmonieusement et en sécurité la ville ne peut pas se passer d'un certain ordre. Le Code de la Route, avec ses récentes évolutions, est fait pour cela.

Tout irait tellement mieux si :

l'ensemble des usagers de la rue (piétons, cyclistes, conducteurs) respectaient mieux les feux ;

les piétons ne traversaient pas à moins de 50 m d'un passage piéton ;

les conducteurs (voitures et motos) roulaient moins vite et plus prudemment, ne stationnaient pas régulièrement sur les aménagements cyclables, les passages piétons et les trottoirs ;

les cyclistes ne roulaient pas sur les trottoirs et les voies du tram ;

………

Simultanément avec la pédagogie et l'information, <u>les contrôles et les sanctions doivent être proportionnés au nombre des infractions</u>. Ce qui est loin d'être le cas pour les infractions ci-dessus.

Nous rappellerons le cas des limitations de vitesse sur route. Lorsqu'on a commencé à appliquer cette règle (radars automatiques), en 2002, il n'a fallu que 6 ans pour que les vitesses baissent de plus de 10 km/h, ce qui a permis de diviser par deux le nombre annuel de tués !

§ § § § § § § § §

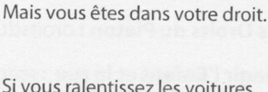
Cyclistes !

En roulant sur les trottoirs
Vous gênez les piétons, qui sont les usagers les plus vulnérables.
Et vous risquez une amende de 90 €.

Votre place est sur la chaussée.
Le trottoir est exclusivement destiné aux piétons.

En roulant sur la chaussée
Vous faites râler les automobilistes
Mais vous êtes dans votre droit.

Si vous ralentissez les voitures, ne culpabilisez pas :
Vous contribuez à la diminution du risque d'accidents.



En circulant à vélo plutôt qu'en utilisant un engin motorisé, vous contribuez déjà au bien-être de la ville.
Mais vous pouvez faire encore bien plus :

INFORMEZ-VOUS
Rapprochez-vous des associations de cyclistes urbains :
- pour avoir des conseils de circulation (sécurité, règlementation...)
- pour peser dans la concertation sur les nouveaux aménagements
- pour vous conforter dans votre légitimité

ENTRETENEZ VOTRE IMAGE
En respectant le code de la route et les autres usagers, vous montrez l'exemple à suivre.



AGISSEZ
Demandez à votre maire d'appliquer les mesures issues du Code de la rue :
- zones limitées à 30 km/h
- généralisation des doubles-sens cyclables
- autorisation du tourne-à-droite pour les cyclistes aux carrefours à feux.

Demandez au Maire de Lyon d'aménager les ponts pour que les cyclistes puissent les emprunter à vélo, dans le confort, la sécurité et la légalité.

Pour plus d'informations

ASSOCIATIONS DE PIÉTONS :

Les Droits du Piéton : droitsdupieton.lyon@gmail.com

Réagir l'Enfant et la rue : reagirenfantrue@wanadoo.fr

Rue de l'Avenir : jean-claude.chausse@orange.fr

ASSOCIATIONS DE CYCLISTES URBAINS :

La Ville à Vélo :
www.lavilleavelo.org - contact@lavilleavelo.org

Lyon Vélo :
www.lyon-velo.org - contact@lyon-velo.org

Pignon sur rue :
www.pignonsurrue.org - contact@pignonsurrue.org

ET AUSSI, LES ASSOCIATIONS :

DARLY :
www.darly.org

FFCT :
www.codep69.com

FUB :
http://www.fubicy.org/